IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Podkomisji stałej do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego (nr 3)

z dnia 16 lutego 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego (nr 3)

16 lutego 2023 r.

Podkomisja stała do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Zubowskiego (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat bezpieczeństwa energetycznego państwa w kontekście dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Przemysław Bryksa** dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Marcin Izdebski** dyrektor Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Robert Perkowski** członek zarządu ds. wydobycia PKN ORLEN S.A. oraz **Paweł Stańczyk** prezes zarządu PERN S.A. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Igor Amarowicz**, **Agnieszka Nowak** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego. Witam państwa posłów i wszystkich gości biorących udział w dzisiejszym posiedzeniu. Witam pana Pawła Stańczyka, prezesa zarządu PERN S.A., witam pana Roberta Perkowskiego, członka zarządu ds. wydobycia PKN ORLEN S.A., który łączy się z nami zdalnie, witam pana Marcina Izdebskiego, dyrektora Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych w Ministerstwie Aktywów Państwowych, też łączy się z nami zdalnie, oraz pana Przemysława Bryksę, dyrektora Departamentu Ropy i Paliw Transportowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Jednocześnie informuję, że posłowie, członkowie podkomisji, obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej – wychodzi na to, że jestem jedyny – wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów. Informuję, że linki do systemu wideokonferencyjnego zostały przesłane posłom i zaproszonym gościom. Zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji należy wysłać pod adres e-mail kesk@sejm.gov.pl lub poprzez czat w aplikacji, po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego.

Szanowni państwo, przystępujemy do sprawdzenia kworum. Proszę posłów o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku w celu potwierdzenia obecności na posiedzeniu, a posłów biorących udział w posiedzeniu w trybie zdalnym proszę o skorzystanie z aplikacji. Dziękuję bardzo, stwierdzam, że mamy wymagane kworum, ale jeszcze nie zamykamy głosowania, gdyby ktoś ewentualnie zalogował się nieco później, ale jak powiedziałem, kworum już mamy.

Porządek posiedzenia przewiduje informację na temat bezpieczeństwa energetycznego państwa w kontekście dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej i to jest niejako kontynuacja naszego posiedzenia z zeszłego tygodnia. Wtedy skupialiśmy się jednak na gazie, a dziś chcemy porozmawiać o dostawach ropy naftowej i o zwiększeniu potencjału bezpieczeństwa energetycznego państwa w tym obszarze. Jeśli chodzi o przebieg posiedzenia podkomisji, to w pierwszej kolejności wypowiedzą się zaproszeni goście, a później przejdziemy do dyskusji. Jako pierwszego o zabranie głosu proszę przedstawiciela Ministerstwa Aktywów Państwowych pana dyrektora Marcina Izdebskiego. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych Marcin Izdebski:

Dzień dobry państwu, bardzo dziękuję za zaproszenie do udziału w obradach. Ponieważ jest z nami dziś przedstawiciel PKN ORLEN, to sądzę, że w dalszej części obrad oddamy głos panu prezesowi Perkowskiemu, który zna tę tematykę w szczegółach.

Szanowni państwo, jedynym importerem ropy do Polski jest PKN ORLEN. W tej chwili mamy do czynienia z sytuacją historycznie niespotykaną, a mianowicie, z nałożeniem sankcji na rosyjską ropę. Te sankcje wymagają dużego wysiłku ze strony polskiej administracji, a przede wszystkim ze strony polskiej dyplomacji. Przypominam, że Polska należała do tego grona państw, które od samego początku wojny postulowały nałożenie szerszych sankcji na rosyjską gospodarkę, na dostawy ropy naftowej i gotowych paliw. Finalnie to się wydarzyło 5 grudnia, jeżeli chodzi o ropę naftową w przypadku transportu drogą morską, natomiast spod sankcji wyłączony jest transport ropociągowy. Dlaczego tak postanowiono? Po prostu dla innego rozwiązania nie dałoby się stworzyć większości w Unii Europejskiej, a musimy pamiętać, że wspomniana większość oznacza w tym przypadku jednomyślność. Dowolne państwo może zablokować sankcje, a sytuacja wygląda tak, że kraje z południa Europy: Czechy, Słowacja, Węgry nie są zdywersyfikowane tak jak Polska i nie są w stanie z dnia na dzień odłączyć się od rosyjskiej ropy, co w przypadku Polski jest możliwe dzięki dużej przepustowości terminalu ropowego w Naftoporcie – o tym na pewno szerzej będzie mówił pan prezes Stańczyk. Tak więc my byliśmy na to gotowi, ale nasi partnerzy nie byli i jako kompromis przyjęto wyłączenie spod sankcji transportu ropociągami.

Niemniej jednak – od 24 lutego – spółki, w których Skarb Państwa jest udziałowcem, a więc ORLEN i LOTOS, w poczuciu odpowiedzialności wobec swoich klientów, polskich obywateli, zrezygnowały z zakupów jakichkolwiek transportów ropy naftowej oraz paliw gotowych z Rosji. Tak było, kiedy sankcje nie były jeszcze nałożone.

Musimy jednak pamiętać o tym, że obowiązuje nas jeszcze pewna pula kontraktów historycznych. Te kontrakty są ciągle ważne, a ich rozwiązanie dzisiaj przez Polskę skutkowałoby zapłaceniem kar, a co najmniej spotkalibyśmy się z roszczeniami o zapłatę tych kar. W takiej sytuacji weszliśmy w rzeczywistość sankcyjną. Dzisiaj ORLEN importuje 90% ropy z innych kierunków niż kierunek rosyjski. Pozostał nam do wypełnienia tylko jeden historyczny kontrakt rosyjski, którego ORLEN nie zamierza przedłużać, ale ewentualne wypowiedzenie tego kontraktu, bez formalnego wprowadzenia sankcji, skutkowałoby dla strony polskiej koniecznością zapłaty na rzecz rosyjskich form. Z pewnością jest to rozwiązanie, do którego nie powinniśmy dążyć i nie powinno nam zależeć na jego urzeczywistnieniu.

W ramach obecnego pakietu sankcyjnego Komisja Europejska nadal nie przedstawiła propozycji objęcia sankcjami tego typu umów, mimo że Polska jest otwarta na takie rozwiązanie. Od dawna deklarujemy, że jesteśmy gotowi do całkowitego odejścia od rosyjskiej ropy. Żeby pokazać państwu kontekst sytuacji powiem, że jeszcze w 2015 r. aż 97% sprowadzanej ropy pochodziło z Rosji. W roku 2020 to było 59%, w 2021 r. już 46%, a to jest ciągle jeszcze przed wybuchem wojny, w 2022 r. sprowadzaliśmy z Rosji jeszcze 30% ropy, a obecnie mówimy już tylko o 10%, a więc mamy bardzo szybkie tempo zejścia z rosyjskich dostaw.

Jeśli chodzi o produkty naftowe, głównie diesel, który rzeczywiście wypełniał lukę na polskim rynku, ponieważ ponad 25% diesla w Polsce pochodziło z importu i w więk-

szości był to import z Rosji, to dzisiaj tego importu z Rosji nie ma w ogóle. Importujemy diesel z innych kierunków, bo chociaż polskie rafinerie pracują na 100% swoich produkcyjnych możliwości, to i tak nie są w stanie pokryć całego zapotrzebowania. Co więcej, taka sytuacja jest typowa dla całej Unii Europejskiej. Cała Unia importuje spoza krajów pozaunijnych ok. 25% diesla. To sprawia, że znajdujemy się w momencie bardzo dużej rywalizacji o dostęp do ropy naftowej, a z drugiej strony o dostęp do gotowych paliw, szczególnie do diesla.

Z innych istotnych rzeczy, chciałbym jeszcze wskazać na kontrakt, który ORLEN zawarł z Saudi Aramco jeszcze w ramach negocjacji wykonania środków zaradczych nałożonych przez Komisję Europejską w związku z połączeniem ORLEN z LOTOS. Wtedy została zawarta umowa na dostawę 20 mln to ropy, czyli prawie połowę tego, co ORLEN przetwarza we wszystkich swoich rafineriach, a rafinerie ORLEN to nie tylko Gdańsk i Płock, czyli polskie rafinerie, ale także Możejki oraz Litvinov i Karlupy w Czechach. Kiedy więc w wymiarze europejskim zaczęła się globalna rywalizacja, a prawie wszystkie państwa korzystały z rosyjskiej ropy, kiedy wszyscy zaczęli rywalizować o dostawy ropy z innych kierunków niż rosyjski, to ORLEN miał już podpisaną umowę. Ta umowa to 2% wydobycia Saudi Aramco, największego producenta ropy na świecie. Dobrze byłoby, żebyśmy o tym pamiętali. To nie było bowiem tak, że Saudi Aramco przed wybuchem wojny nie sprzedawał swojej ropy. Saudowie mieli sprzedaną ropę, tylko do innych destynacji. Dzięki tej szczególnej okoliczności my byliśmy pierwsi i dlatego byliśmy gotowi, aby tak szybko zrezygnować ostatecznie z dostaw ropy rosyjskiej. Myślę, że taki szerszy kontekst geopolityczny, jeśli chodzi o sankcje, będzie przydatny, a jeżeli chodzi o szczegóły, to proponowałbym oddać głos panu prezesowi Perkowskiemu.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Za chwilę oczywiście poproszę o zabranie głosu prezesa Perkowskiego, ale chciałbym jeszcze jedną rzecz doprecyzować. Rozumiem, że ten kontrakt, o którym pan wspomniał, że jeszcze obowiązuje, był zawarty w formule *take or pay*, tak jak to było w przypadku umów na dostawy gazu. Bez względu na to, czy byśmy odebrali surowiec, czy nie, pojawiłaby się konieczność zapłaty, tak?

Dyrektor departamentu MAP Marcin Izdebski:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję. Pana prezesa Perkowskiego chciałbym także prosić o przedstawienie planów na rok 2023. Czy samo podpisanie umów z Saudi Aramco powoduje, że na obecną chwilę możemy już spocząć na laurach, czy możemy się raczej spodziewać kolejnych ruchów związanych z dalszą dywersyfikacją źródeł dostaw ropy naftowej?

Panie prezesie, oddaję panu głos.

Członek zarządu ds. wydobycia PKN ORLEN S.A. Robert Perkowski :

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym potwierdzić to wszystko, co do tej pory powiedział pan dyrektor i jednocześnie zadeklarować, że faktycznie się stosujemy i nadal w oczywisty sposób będziemy się stosować do wszystkich sankcji, które będą nakładane na stronę rosyjską. Chciałbym także zaznaczyć, że tak naprawdę od początku marca 2022 r., a więc nie od czasu ostatnich sankcji z 5 grudnia, ale praktyczne od początku marca 2022 r. PKN ORLEN nie kontraktuje ropy rosyjskiej sprowadzanej drogą morską do żadnej z rafinerii całej grupy kapitałowej. W tym czasie nie zostały również przedłużone dwa kontrakty na rurociągowe dostawy rosyjskiej ropy, które wygasły, odpowiednio z końcem ubiegłego roku, tj. 2022 z Tatnieftem oraz kontrakt z Rosnieftem, który wygasł z końcem stycznia tego roku.

Cały czas natomiast jest utrzymywany w mocy ostatni kontrakt zawarty z Tatnieft na dostawy ropy Rebco do polskich rafinerii, który obowiązuje do końca przyszłego roku, czyli do 31 grudnia 2024 r. Wielkość tego kontraktu to ok. 200 tys. ton ropy miesięcznie, co odpowiada zaledwie, tu nawiązuję do podawanych liczb, ok. 10% faktycznego zapotrzebowania płockiego i gdańskiego zakładu, nawet nie całej grupy kapitałowej. Całość wyeliminowanych wolumenów rosyjskiej ropy zastąpiono faktycznie innymi gatunkami

ropy naftowej. Wszystkie nasze jednostki rafineryjne są dostosowane do przerabiania tego surowca.

Ta ropa pochodzi, jak już to było powiedziane, z Arabii Saudyjskiej, ale również z Morza Północnego – wymieniam w tej chwili tylko główne kierunki importu – z Afryki Zachodniej, ale także i ze Stanów Zjednoczonych, a spotowo także czasami jeszcze z innych kierunków. Od wybuchu wojny na Ukrainie ani razu nie zaistniała konieczność skorzystania z zapasów obowiązkowych należących zarówno do PKN ORLEN, ale także z zapasów interwencyjnych należących do RARS. Zapasy są utrzymywane na poziomie wymaganym przez ustawę i w tym obszarze nie ma żadnych braków.

Od wybuchu wojny w Ukrainie nie odnotowano także żadnych poważnych zakłóceń w dostawach surowca do rafinerii w Płocku i Gdańsku. Te zakłady są szczególnie istotne z naszego punktu widzenia. Oczywiście zdarzały się jakieś pojedyncze opóźnienia w rozładunku tankowców podchodzących do Naftoportu, jednakże to były tylko incydentalne przypadki, które nie miały żadnego istotnego wpływu na proces zaopatrzenia.

Szanowni państwo, w sytuacji, kiedy przeszliśmy praktycznie w stu procentach na dostawy morskie, kiedy prawie całość dostaw do rafinerii w Płocku i Gdańsku dokonuje się drogą morską, konieczne jest zapewnienie pełnej wydolności i drożności infrastruktury Naftoportu i PERN, żeby zachować ciągłość dostaw i zapewnić bezpieczeństwo ich przerobu. Można stwierdzić, że największym zagrożeniem wcale nie jest brak możliwości pozyskania surowca na rynku, tylko mogą to być, potencjalnie i na razie tylko teoretycznie, ewentualne problemy logistyczne z dostawą ropy naftowej do polskich rafinerii. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Korzystając z okazji, chciałbym jeszcze dopytać o nowe kontrakty, o nowe umowy. Czy w tym zakresie prowadzone są jakieś rozmowy, czy też za wcześnie jest o tym mówić w chwili obecnej? Pytanie brzmi, czy podpisane niedawno umowy i zobowiązania w całości nas już zabezpieczają, jeżeli chodzi o dostawy surowca, czy też są szukani kolejni kontrahenci, którzy być może mogliby dostarczać do nas ten surowiec?

Członek zarządu PKN ORLEN S.A. Robert Perkowski:

Na dziś nie widzimy takiej możliwości, ale oczywiście jesteśmy cały czas, na bieżąco w kontakcie z rynkiem. Jednak rozmowy, które są prowadzone zarówno w obszarze ropy naftowej, jak i gazu, są utrzymywane w poufności, chociażby z uwagi na tajemnicę przedsiębiorstwa i tajemnicę handlową. Na dziś takiej potrzeby jednak nie zauważamy, a jeżeli się pojawi, to na pewno będziemy adekwatnie reagować oraz informować państwa o takiej sytuacji.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Niewykluczone, że jeszcze się pojawią do pana pytania ze strony innych członków podkomisji. W tej chwili o zabranie głosu proszę pana dyrektora Przemysława Bryksę z Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska Przemysław Bryksa:

Panie posłanki, panowie posłowie, szanowni państwo, to co warto dorzucić do tego co już zostało przekazane przez moich przedmówców, to… Jeśli państwo pozwolą, nie dyskutując już z konkretnymi danymi liczbowymi, które zostały przedstawione, podkreślę tylko, że proces odchodzenia przez Polskę od uzależnienia od rosyjskiej ropy był realizowany stabilnie przez ostatnich kilka lat. Dość powiedzieć, że pomiędzy rokiem 2014 a rokiem 2022 notujemy obniżenie udziału rosyjskiej ropy w całości importu tego surowca do Polski o okrągłe 50%. To jest ogromny skok, bo w tamtym czasie Polska zdecydowanie była uzależniona od ropy rosyjskiej. Mieliśmy oczywiście alternatywne możliwości, ale niestety tak zostały ukształtowane kontrakty na import ropy do Polski. Jakościowego skoku dokonaliśmy w 2022 r., który był rokiem bardzo trudnym. Mimo trudności na światowych rynkach w 2022 r. import ropy rosyjskiej został obniżony o okrągłe 20%.

W tej chwili plasując się na poziomie importu z Rosji, to są dane za 2022 r., co podkreślam, na poziomie około trzydziestu kilku do 40%, mamy taką oto sytuację, że marsz, który Polska rozpoczęła dzięki decyzji władz i polityce koncernów naftowych, jest obecnie bardzo konsekwentnie realizowany i w 2023 r., jak było już powiedziane, spodziewamy się kolejnego drastycznego spadku udział rosyjskiej ropy w przerobie polskich rafinerii.

Jednocześnie, jeśli mówimy o dostawach z konkretnych kierunków, to istotnym dostawcą ropy do Polski stała się Arabia Saudyjska. Dostarcza ona ok. 30% naszego łącznego importu. Inne istotne kierunki naszego importu ropy w 2022 r. to Norwegia – ponad 10% Wielka Brytania – ponad 6%, ze Stanów Zjednoczonych sprowadzono do Polski ponad 4% ropy naftowej.

Na co jeszcze warto zwrócić uwagę, jeżeli chodzi o dywersyfikacje dostaw ropy i bezpieczeństwo dostaw do Polski? Według posiadanych przez nas informacji, być może PKN ORLEN byłby w stanie przedstawić to bardziej szczegółowo, ale jeśli chodzi o kierunki geograficzne, to zmiany w imporcie ropy, które teraz wyglądają perspektywicznie i które są rozpoznawane, to jeśli chodzi o import morski przez Naftoport, należy wymienić państwa Zatoki Perskiej, rejon Morza Północnego oraz kraje Ameryki Północnej, a także Afrykę Zachodnią. Z tych destynacji będzie do Polski sprowadzana ropa w kolejnych okresach.

Nie chcę odbierać chleba panu prezesowi, więc nie będę mówił szczegółowo o Naftoporcie, ale z naszej perspektywy, jako ministerstwa właściwego do spraw energii, warto powiedzieć, że jesteśmy po prostu dumni z Naftoportu. Jesteśmy dumni ze stanu tej infrastruktury, jej wydolności, która ciągle rośnie. Naftoport notuje rekordy przeładunków, jeżeli chodzi o ropę naftową i wierzymy w to, że kolejne rekordy zostaną poprawione w 2023 r. Czerpiemy ogromne zadowolenie z tego, że Naftoport zapewnia pełne bezpieczeństwo dostaw ropy naftowej do polskich rafinerii oraz dużo więcej. O szczegółach na pewno powie pan prezes.

O sankcjach już dziś trochę było, ale warte podkreślenia jest to, że unijne sankcje na ropę naftową, które weszły 5 grudnia, nie spowodowały gwałtownych zawirowań na rynku ropy. My, jako Polska, *de facto* ich nie odczuliśmy, a więc można powiedzieć, że prace przygotowawcze, które były realizowane na gruncie polskim przez organy administracji, ale ręka w rękę ze spółkami odpowiedzialnymi za import ropy do Polski, a więc z jednej strony nabywcą, czyli PKN ORLEN, ale z drugiej strony także z PERN S.A., jako operatorem tego importu, te prace przebiegły spokojnie i nie zauważyliśmy żadnych negatywnych konsekwencji. Troszeczkę wybiegając poza temat spotkania, ale relatywnie bardzo blisko, można powiedzieć, że 5 lutego zostały wdrożone sankcje europejskie na produkty ropopochodne z Rosji, a więc przede wszystkim paliwa, i dzięki przygotowaniom, które były odpowiednio przeprowadzone, *de facto* również nie zauważyliśmy żadnych negatywnych konsekwencji: ani szoków cenowych, ani objawów paniki, ani żadnego zatrzymania podaży na polskim rynku, jeśli chodzi o dostępność paliw.

To, o czym jeszcze warto wspomnieć i co dotychczas nie było poruszane, to mechanizm tzw. *price cap*, zarówno w obszarze ropy naftowej, jak i w obszarze paliw. Jako mechanizm wykonawczy dla Polski i innych państw Unii Europejskiej ma on ograniczone znaczenie, dlatego że państwa Unii są związane przepisami sankcyjnymi, rozporządzeniami sankcyjnymi i realizują swoje działania importowe właśnie w oparciu o te rozporządzenia sankcyjne. Inaczej mówiąc, my tak czy inaczej ropy naftowej drogą morską z Rosji nie będziemy sprowadzali oraz nie będziemy sprowadzali z Rosji paliw pod żadną postacią i żadnym transportem. Warto jednak wspomnieć, że wraz z datą wprowadzenia europejskich sankcji na ropę, czyli 5 grudnia, i wraz z wprowadzeniem europejskich sankcji na paliwa, czyli 5 lutego, państwa koalicji G7 poszerzone o Australię i Nową Zelandię, oczywiście w kooperacji z Unią Europejską, wprowadziły mechanizmy górnych pułapów cenowych zarówno na rosyjską ropę naftową, która jest sprzedawana na światowych rynkach, jak i odpowiednio później na produkty ropopochodne, czyli właśnie w lutym. Ten *price cap* na ropę naftową został ustanowiony na 60 dolarów za baryłkę i z całą mocą trzeba podkreślić, że to jest mniej niż zakładały pierwotne propozycje, które pojawiły się na poziomie negocjacji w gronie państw G7. Wielka jest w tym zasługa polskiej dyplomacji, polskiego rządu, który argumentując bardzo merytorycznie,

wskazywał na konieczność zmniejszenia poziomu ceny i to się udało osiągnąć. Jednocześnie udało nam się wprowadzić do europejskich rozporządzeń mechanizm przeglądu *price cap'u*. W połowie marca zostanie dokonany pierwszy przegląd wysokości *price cap* na ropę naftową. Mamy nadzieję, że także równolegle na produkty ropopochodne. Dzięki temu mechanizmowi istnieje wielkie prawdopodobieństwo, że *price cap* zostanie obniżony, dlatego że m.in. w wyniku wprowadzenia sankcji czy też mechanizmu *price cap* ceny rosyjskiej ropy na świtowych rynkach są niższe, dużo niższe i powoduje to istotne ograniczenie dochodów państwa rosyjskiego z handlu węglowodorami.

Podobnie jest z produktami ropopochodnymi. Ostatecznie prowadzi nas to do konkluzji, że mechanizmy sankcyjne i mechanizmy pułapów cenowych są skuteczne i prowadzą do istotnego uszczuplenia dochodów Rosji, które mogą być przeznaczane na działania wojenne. To było celem, chcemy to kontynuować, widząc, że jesteśmy w stanie bezpiecznie zarządzać rykiem i że nie sprowadzamy żadnego zagrożenia do Polski, a wręcz przeciwnie, wzmacniamy nasze bezpieczeństwo w wyniku odcięcia się od uzależnienia od Rosji. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Teraz oddam głos panu Pawłowi Stańczykowi, prezesowi zarządu PERN S.A., firmy, która – jak możemy przeczytać – planuje bardzo duże inwestycje na 2023 r. Na państwa stronie internetowej jest mowa o remontach i inwestycjach rzędu 700 mln zł. Wrażenie robią także inwestycje niedawno poczynione. Panie prezesie, czy mógłbym prosić o nieco więcej informacji na ten temat?

Prezes PERN S.A. Paweł Stańczyk:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, na wstępie chciałbym poinformować, że polskie państwo może czuć, że jest po bezpiecznej stronie, jeśli chodzi o bezpieczeństwo naftowe i paliwowe w ramach infrastruktury, która jest w zasobach PERN. Przypomnę, że PERN zawiaduje rurociągami naftowymi i paliwowymi, chociaż w mojej wypowiedzi czasami obszaru paliwowego będę używał trochę komplementarnie w stosunku do obszaru naftowego, ale to jest dosyć istotne dla naszej dzisiejszej dyskusji. Rurociągi od granicy z Białorusią, czyli z bazy Adamowo, w kierunku zachodnim, poprzez bazę w Miszewku Strzałkowskim w okolicach Płocka – tutaj następuje rozgałęzienie do Rafinerii Płockiej i na odcinek pomorski, czasami zwany północnym, do Rafinerii Gdańskiej – i dalej w kierunku zachodnim, bo pamiętajmy, że infrastruktura PERN też zabezpiecza ropę naftową dla wschodnioniemieckich rafinerii Schwedt i Leuna.

Szanowni państwo, architektura bezpieczeństwa paliwowego zmieniła się diametralnie. My na tę zmianę jesteśmy przygotowani, postaram się wyjaśnić, na czym ta zmiana polega. Tłoczenie z kierunku wschodniego odbywało się dzięki trzem rurociągom naftowym. Dzisiaj większość ciężaru jest położona na odcinek pomorski i tutaj wykorzystujemy naszą infrastrukturę w Naftoporcie. Przypomnę, że w Naftoporcie znajduje się pięć stanowisk, z czego trzy na ropę i dwa na paliwa. To jest dosyć istotny element, ponieważ ta infrastruktura zabezpiecza rafinerię w Gdańsku. Od strony paliwowej Naftoport jest wyłącznie skomunikowany z Rafinerią Gdańską. Paliwa rozładowane w Naftoporcie w całości są kierowane do Rafinerii Gdańskiej. Przerób ropy naftowej w Naftoporcie wzrasta skokowo. Rok 2022 w stosunku do roku 2021 to przeładunki wyższe o 37%. Rok 2022 zakończyliśmy wolumenem blisko 25 mln ton w ujęciu łącznym, czyli ropa i paliwa. Oczywiście zdecydowany jest przechył w stronę ropy, bo ok. 22 mln ton to ropa. Chcę w tym miejscu zaznaczyć, że wydajność Naftoportu to 36 mln ton. Przy pewnym założeniu możemy próbować tę wydajność zwiększyć i już dziś mogę powiedzieć, że to osiągamy. Jesteśmy już po styczniu i przeładunek, jeśli chodzi o Naftoport, to już są 3 mln ton, a więc potencjalne 36 mln ton jest do wykonania przez Naftoport.

Chcę tutaj zaznaczyć, że jak z każdą infrastrukturą, tak i w tym przypadku, musimy zaznaczyć, że te wolumeny, które wskazuję, dotyczą instalacji działających w sposób nieprzerwany, na 100% i w systemie bezawaryjnym. Natomiast wiemy, że każda infrastruktura energetyczna, paliwowa, naftowa potrzebuje różnych remontów, przestojów itd.

Jeśli chodzi o Naftoport, to pan przewodniczący pytał również o tegoroczne plany. W Naftoporcie planujemy wybudowanie kolejnego stanowiska, będzie to stanowisko,

które przyjmie największe, najbardziej pojemne i najcięższe tankowce. To będzie czwarte stanowisko na ropę, ale również na paliwa. Dziś z Naftoportu do bazy PERN w Gdańsku ropa jest tłoczona trzema rurociągami i w związku z tym na pewno będziemy rozważać budowę czwartego. Pomiędzy Naftoportem a bazą w Gdańsku jest odnoga do terminala Gdańsk, czyli w skrócie TNG. Początkowo był on planowany jako bufor zapasowy pod RARS, ale dzisiaj w związku z sankcjami i zmianą architektury, bardziej baza w Adamowie na granicy z Białorusią będzie pełnić funkcję magazynową. Chcemy, żeby zdolność przeładunkowa na Naftoporcie i w tym systemie pomorskim była jak największa, jak najbardziej płynna.

Dodam jeszcze, że obecnie testujemy specjalną polimerową substancję chemiczną, nazywaną w skrócie DRA. Jej konsystencja przypomina kefir, ale daje oczekiwane efekty. Na razie mówię o tym nieoficjalnie, ale generalnie ta substancja jest przeznaczona do tego, aby szybciej i sprawniej tłoczyć, aby nasi klienci, czyli rafinerie, zwłaszcza polskie, ale także te niemieckie, otrzymywały surowiec szybciej. Nie ukrywam też, że przy zwiększonym wolumenie tłoczenia ropy mamy olbrzymie zapotrzebowanie na energię elektryczną. Ceny teraz wprawdzie spadają, ale energia elektryczna była istotnym czynnikiem kosztotwórczym, a działania, o których mówię, obniżały koszty funkcjonowania instalacji.

Szanowni państwo, dodam również, że spółka przez minionych kilka lat realizowała projekt, na razie mówię tylko o projekcie, drugiej nitki odcinka pomorskiego. Teraz opieramy się na jednej nitce, a na tę drugą nitkę patrzymy dwojako. Po pierwsze, ze względu na bezpieczeństwo państwa. Jakiekolwiek awarie, ataki, ingerencje osób trzecich mogą dzisiaj w istotny sposób zagrozić funkcjonowaniu i bezpieczeństwu dostaw, co prawda tylko przez kilka dni, ale cały system opiera się dziś na połączeniu Gdańska z Płockiem. Aspekt bezpieczeństwa jest więc istotny.

Drugi aspekt to aspekt biznesowy. Prowadzimy oczywiście dialog z klientami i jeśli będzie zapotrzebowanie ze strony klientów na wybudowanie drugiej nitki, ona biegnie równolegle do pierwszej nitki, to ją wybudujemy. Od strony dokumentacyjnej jesteśmy gotowi, wszystkie projekty są przygotowane, decyzje i pozwolenia na budowę są gotowe. Budowa to perspektywa kilku lat, dokładnie czterech, czyli realna data to połowa 2027 r., jeżeli realizację inwestycji byśmy zaczęli teraz. To tyle, jeśli chodzi o stronę infrastrukturalną.

Moi przedmówcy już podali najważniejsze dane. Przede wszystkim mamy olbrzymi nacisk na odbiór innej ropy niż rosyjska kanałem morskim, dokładnie w takich proporcjach, jakie wskazał pan dyrektor, czyli najwięcej jest ropy arabskiej, później norweskiej, brytyjskiej i amerykańskiej. Dodam tutaj od siebie istotną rzecz, ona jest ważna nie tylko dla rafinerii, ale także jest istotna dla nas. Chodzi o kwestię gatunkową. Występuje bowiem duża dywersyfikacja, jeśli chodzi o gatunki ropy przerabiane przez polskie rafinerie. Odnotowaliśmy wzrost z kilkunastu do już blisko trzydziestu gatunków ropy, które przerabiane są przez naszą infrastrukturę. To jest ważne o tyle, że często niektóre konkretne gatunki muszą być od siebie separowane i potrzebują dodatkowych pojemności, żeby je zmagazynować, a później wtłoczyć do rurociągu i dostarczyć do rafinerii. Tutaj ma już miejsce oczywiście przeciwwaga i jeśli chodzi o proporcje, to w naszej infrastrukturze już ok. 87% ropy pochodzi ze źródeł nierosyjskich. Co roku ten wskaźnik sukcesywnie rośnie. Kluczowy był pod tym względem ostatni rok, kiedy skok był ewidentny.

Żeby przekazać pełną informację od strony bezpieczeństwa paliwowego, dodam jeszcze, że chciałbym zapewnić pana przewodniczącego i członków podkomisji, że realizujemy inwestycje zwiększające bezpieczeństwo paliwowe. Parę tygodni temu odebraliśmy inwestycję w postaci budowy rurociągu paliwowego. Do tej pory w tym odcinku rurociąg biegł z Płocka poprzez bazę w Koluszkach pod Łodzią do Boronowa pod Częstochową. Wybudowaliśmy 100 km odcinka, dopełniliśmy magistralę, i ten odcinek łączy bazę w Boronowie z terminalem PKN w Trzebini.

To jest kwestia rurociągowa, ale zwiększamy również zdolności pojemnościowe. Nasi klienci od drugiego półrocza będą już mogli korzystać z dodatkowych ośmiu zbiorników na paliwo, każdy o pojemności 32 tys. m^3. Te zbiorniki będą wybudowane w Dębogórzu, czyli bazie paliwowej połączonej z portem w Gdyni. Ta baza ma dzisiaj kluczowe znaczenie, za chwilę jeszcze do niej wrócę, a teraz – jeśli chodzi o inne lokalizacje – mamy

Rejowiec, który leży koło Poznania i w tym rejonie kończy się również inny rurociąg, który biegnie z Płocka poprzez Nową Wieś Wielką pod Bydgoszczą do Rejowca. Nowa Wieś Wielka to największa baza paliwowa w Polsce. Inna destynacja to Boronów w aglomeracji śląskiej. Poza centrum Polski właśnie aglomeracja śląska i małopolska są tymi, gdzie konsumpcja paliw odbywa się w największej ilości.

Jak wspomniałem, powiem jeszcze kilka zdań na temat Dębogórza. Kilka dni temu razem z ministrem Mateuszem Bergerem, czyli pełnomocnikiem do spraw infrastruktury strategicznej, oglądaliśmy nasze aktywa w Naftoporcie i w bazie w Dębogórzu. Wspomniany wcześniej port w Gdyni to również kluczowa instytucja dla bezpieczeństwa paliwowego. Poza inną działalnością ten port posiada w swoich zasobach stanowisko przeładunku paliw płynnych. Wpływają do niego tankowce o pojemności ok. 30 tys. ton. Planowane i realizowane inwestycje w porcie Gdynia spowodują, że już za kilka lat do portu będą wpływały duże stutysięczniki, dzięki temu, że zostanie pogłębione podejście. W związku z tym PERN w bazie w Dębogórzu, poza zbiornikami paliowymi, które oddamy w tym roku, planuje budowę zbiorników paliwowych o pojemności 50 tys. m^3. W sumie to będą trzy nowe zbiorniki, co pozwoli na sprawny i szybki rozładunek tankowców, które będą wpływały do Gdyni.

Baza w Dębogórzu to jest okno importowe, okno morskie na świat, które stanowi uzupełnienie dla zdolności produkcyjnych naszych polskich rafinerii. Dodam jeszcze, że wschodnioniemieckie rafinerie również wspierały paliwowo zachodnią część Polski, a dzisiaj kluczowe znaczenie pod tym względem ma baza w Dębogórzu. Ta baza pracuje dziś na 100% swoich możliwości. Kluczową rolę w zapewnieniu sprawnego i szybkiego upłynnienia paliwa na terenie kraju będą odgrywały możliwości kolejowe. Dlatego także poprawimy w naszej bazie zdolności tonażowe. Do tej pory największy nacisk na oś składu kolejowego w naszej bazie to było 20 ton, teraz zwiększymy to do 22,5 tony. Budujemy także kolejne kabiny nalewcze, a baza pracuje 24 godziny na dobę. Maksymalnie wykorzystujemy zatem nasze zdolności pojemnościowe i przeładunkowe, ale głównie wydawcze na kolej, ponieważ naszych klientów przede wszystkim interesuje to, aby produkt jak najszybciej dostał się na rynek.

To chyba wszystko z mojej strony, panie przewodniczący. Jeśli możemy być jeszcze pomocni, to oczywiście jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Czy jeszcze któryś z panów prezesów albo przedstawicieli instytucji chciałby zabrać głos w tej części posiedzenia? Nie ma zgłoszeń.

Czy może głos chciałby zabrać któryś z parlamentarzystów albo inna osoba biorąca udział w obradach w trybie zdalnym? Też nie ma zgłoszeń.

Szanowni państwo, ponieważ nie ma więcej zgłoszeń do zabrania głosu, stwierdzam, że na tym zakończyliśmy dyskusję.

Chciałbym podziękować wszystkim, którzy pojawili się osobiście oraz tym, którzy uczestniczyli w trybie zdalnym w naszym posiedzeniu. Jednocześnie informuję, że kolejne posiedzenie podkomisji prawdopodobnie odbędzie się między 7 a 10 marca, wtedy, kiedy będzie posiedzenie Sejmu i będzie ono poświęcone nieco innej tematyce, bo najprawdopodobniej związanej z walką z szarą strefą w obrocie paliwami, czyli trochę inny zakres materiału niż ten, którym zajmowaliśmy się dzisiaj.

Na chwilę obecną to wszystko. Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny, zamykam posiedzenie.